Nr. 1. Kraków, dnia 1 Maja 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I piętro

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej



Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
[illegible]

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków.

Numer pojedynczy 5 ct.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Towarzysze!

W myśl uchwały I. kongresu austryackich kolejarzy przystąpiliśmy do założenia polskiego organu fachowego, którego pierwszy numer oddajemy oto w Wasze ręce. Towarzysze.

Już od dłuższego czasu uczuwaliśmy potrzebę własnego pisma, któreby było organem polskich robotników i służby kolejowej, nieraz już odzywały się głosy ze strony organizacyj galicyjskich kolejarzy, utyskiwające na brak pisma, któreby omawiało specyalnie sprawy tak licznego zawodu, jakim jest kolejowy. Im więcej kolejarskich stowarzyszeń w Galicyi przybywało, im bardziej te stowarzyszenia rosły, słowem: im szersze koła robotników i służby kolejowej uświadamiać się zaczęły, tem większa zachodziła potrzeba pisma, tego łącznika pomiędzy poszczególnemi organizacyami i Towarzyszami zawodowymi, umożliwiającego porozumienie się w najważniejszych sprawach, tej trybuny, z której całe społeczeństwo może się dowiedzieć o naszej niedoli, — tego głosu, który pod pręgierz stawia nadużycia na nas popełniane i budzi przygnębionych nadmierną pracą i troską o chleb codzienny do solidarnej pracy nad poprawieniem doli, do walki z wyzyskiem.

Te zadania będzie spełniał „Kuryer Kolejowy“, który przez wszystkie organizacye robotników i służby kolejowej został uznany jedynym [illegible]. Istnieją wprawdzie już [illegible] polskie [illegible] krakowski „Kolejarz“ i [illegible] Kolejarz“. Pisma te jednak nie odpowiadają interesom robotników i nie stoją na ich stanowisku. Dogorywający „Kolejarz“, na którym dawno się już robotnicy poznali, to gadzinowiec, liżący stopy dyrekcyi ruchu. „Nowy Kolejarz“ zaś zajmuje się głównie sprawami urzędników i nie zajmuje robotniczego stanowiska, jak tego wymagają uchwały kongresu. Albowiem kolejarze, jakkolwiek bardzo wielką jest dziedzina ich zawodowych interesów, powinni pamiętać o tem, że najważniejsze ich interesy wspólne są całej klasie robotniczej, wszystkim wyzyskiwanym i gnębionym, że zatem obowiązkiem ich jest iść ręka w rękę z całym uświadomionym proletaryatem, gdyż tylko jednością możemy wywalczyć należne nam prawa.

Społeczeństwo dzisiejsze dzieli się na dwie klasy: posiadającą i pozbawioną własności, używającą i pracującą, rządzącą i uciśniętą, wyzyskującą i wyzyskiwaną. Klasa pracująca utrzymuje całe społeczeństwo, a za cały swój trud ma w nagrodę tylko pot, nędzę i niewolę, podczas gdy ci, co nic nie robią, mają majątki, ogromne pensye i prawa polityczne. Ale proletaryat przyszedł już dziś do świadomości swego położenia i rozpoczął z dzisiejszym kapitalistycznym ustrojem walkę, w której jako liczniejszy zwyciężyć musi. Robotnicy wszystkich zawodów, krajów i narodowości łączą się z sobą i organizują się wspólnie, bo wspólna nas wszystkich złączyła niedola, bo wspólny jest nasz wróg: burżuazya.

Ten klasowy charakter będzie posiadał „Kuryer Kolejowy“. Będzie on zawsze śmiało, nie oglądając się na nikogo, występował w obronie interesów kolejarzy, piętnował wszystkie nadużycia na nich popełniane, głosił ich krzywdy, i będzie walczył wspólnie z całą prasą robotniczą o polityczne prawa dla proletaryatu.

Jednem z najważniejszych zadań „Kuryera Kolejowego“ będzie praca nad rozszerzeniem organizacyi zawodowej. Kolejarze niemieccy i czescy mają już potężne organizacye, mają już swoje pisma; bratni nasz organ wiedeński „Der Eisenbahner“, który obowiązkowo prenumerują dla każdego członka wszystkie niemieckie stowarzyszenia zawodowe kolejarzy w Austryi, ma 18 tysięcy odbiorców. I my nie powinniśmy w tyle pozostać. „Kuryer Kolejowy“ powinien się znajdować w rękach wszystkich polskich kolejarzy.

Spodziewając się, Towarzysze, że będziecie popierali Wasze pismo i rozszerzali je między swymi kolegami zawodowymi, zwracamy się do Was z prośbą, żebyście we wszystkich swoich sprawach odnosili się do nas z ufnością, donosili nam o każdej krzywdzie, o każdem nadużyciu, a my z zachowaniem najściślejszej dyskrecyi co do nazwisk Waszych będziemy wszystkie słuszne skargi ogłaszali.

Jeżeli w ten sposób przez rozpowszechnianie naszego pisma i zasilanie go korespondencyami wspólnie z nami pracować będziecie, to słuszna nasza sprawa pójdzie szybkim krokiem naprzód.

Redakcya.

I. Kongres austryackich kolejarzy w Wiedniu.

Przed dwoma laty jeszcze niktby nie pomyślał nawet, aby kolejarze, ci jak żołnierze pod batem „dyscypliny“ dotychczas pozostający robotnicy państwowi i prywatnych przedsiębiorstw, zdobyli się na zwołanie zjazdu zawodowego, na którymby głośno i wyraźnie żądania swoje podnieść mogli. Powodem tego był brak organizacyi, i, co za tem idzie, niemożność wybierania mężów zaufania. Po dwuletniej wytężającej pracy agitacyjnej i organizacyjnej zdołali wreszcie zwołać kongres, którego znaczenia wielkiego na przyszłość nikt chyba nie zapoznaje. Niezbędność ta stała się jeszcze większą w chwili, kiedy różne dyrekcye ruchu odmówiły urlopów, ba, nawet wydalały delegatów, wybranych na kongres.

Organizacya kolejarzy ma również wielkie znaczenie dla całej klasy pracującej. Trwoga przed potężnym i doskonale zjednoczonym personalem kolejowym spowodowała, że senat francuski usiłował wydać ustawę wyjątkową, skutkiem której kolejarze utraciliby prawo wolnego stowarzyszania się; a pomyślne załatwienie pierw[illegible] kami a przedsiębiorcami kolejowymi trzeba również zawdzięczyć znakomitej organizacyi. I z tych to powodów trzechdniowe obrady kongresu kolejarzy napełniają najwyższą radością wszystkich klasowo-uświadomionych robotników.

Kongres i jego uchwały mają oprócz tego wielkie znaczenie tak dla postępu jak i całego społeczeństwa. Żądanie skrócenia czasu pracy dla zmordowanej 12, 24 i 36-godzinną pracą służby kolejowej stwarza nietylko podstawę ludzkiego bytu dla tychże, lecz zarazem stara się o bezpieczeństwo komunikacyjne na kolejach,

Towarzysze! Kolejarze! Pamiętajcie o uroczystości 1 Maja!

CZYJA WINA?..

Szef ogrzewalni w J. był źle usposobiony. Dziś miał przybyć pociąg dworski. Wszystko powinno być na swojem miejscu, maszyny nie mogły w żaden sposób zostać na linii, groziłoby bowiem nieuniknione kilkugodzinne spóźnienie dworskiemu pociągowi, przyczem nie obeszłoby się bez straszliwych przekleństw ze strony dyrektora maszyn.

Dreszcz przebiegał po plecach panu szefowi ogrzewalni, kiedy mu coś podobnego na myśl przyszło. Musiałby się na długo pożegnać z posadą nadinżyniera, której mógł się napewne spodziewać z nowym rokiem, gdyby wszystko szło dobrze. Dlatego pan szef chciał wszystko przewidzieć i wolał nakłaść w porządku swych maszynistów w ogrzewalni, aby nie strzelili przypadkiem jakiego głupstwa, niż ściągnąć burzę ze strony dyrektora na swoją głowę. O bo ten umiał być brutalem, — klął jak dziesięciu marynarzy!

To też ledwie spostrzegł pan szef ogrzewalni maszynistę Łomika, który miał wkrótce poprowadzić pospieszny pociąg do Wiednia, a teraz gładząc łysinę przyglądał się ze wszystkich stron maszynie, odezwał się do niego w te słowa:

„Dobrze pan opatrz maszynę, bo na Boga, niechby cośkolwiek się zdarzyło takiego, żeby pociąg nie ruszył w porę, to ja pana poprowadzę w tany, a pan dyrektor zagra panu mazura! Co tam pan tak ciągle zaglądasz? No, niechby wszystko nie było w porządku, dalibóg, panie maszynisto, nie chciałbym być w pańskiej skórze. Drugiej maszyny pospiesznej nie mamy. Dziś w nocy poszła do naprawy“.

Lecz Łomik, który znał dobrze swego szefa i wiedział, że pod chropowatą powłoką kryje się dobre serce, nie przerywał swego zajęcia, tylko jeszcze pilniej oglądał maszynę i tem poważniej kiwał głową. Wreszcie stanął przed szefem, otarł powoli pot z łysiny i rzekł sucho:

„Panie inżynierze, nie pojadę. Maszyna zepsuta. „Siederohr“ cieknie, trzeba ją zmienić. Po za tem melduję się chorym. Zaziębiłem się ciężko“.

„Idź pan do dyabła — zawołał szef — kto będzie prowadził pociąg? Jaką maszynę przyprzągnę?“

„Nie pozostaje nic innego, jak tylko wziąć maszynę towarowego pociągu — odpowiedział Łomik — a choć dziś była w drodze, to przecież pięć godzin jazdy pospiesznej wytrzyma. A gdyby zresztą jakieś małe spóźnienie powstało — no, wszakże to nie tak wielkie nieszczęście“ — mówiąc to, pogłaskał świecącą łysinę.

Po krótkiej sprzeczce rozkazał pan szef czemprędzej odprzągnąć maszynę od pociągu towarowego i rozdając na lewo i prawo delikatne grubiaństwa, popędzał gorączkowo robotników, dopóki nie wypełniono jego poleceń. Wprawdzie maszynista pociągu towarowego skrzywił się, dowiedziawszy się, że ma prowadzić pociąg do Wiednia, był bowiem nocną drogą wyczerpany, lecz wobec nieubłaganej konieczności nie mógł podnosić protestu. Zawiadomił tylko żonę przez posłańca, że dopiero na drugi dzień wieczorem wróci; przejrzał szybko rozkład jazdy, aby zapamiętać krzyżowania. Pociąg pospieszny, który miał prowadzić, miał się w B. minąć z pociągiem dworskim. Wpierw jednak miał się zatrzymać w miejscowości D. jedną minutę, w B. minut pięć. Gdyby jakiś szczęśliwy zbieg okoliczności nie dopomógł mu w tem ciężkiem zadaniu, nie było nawet mowy, aby maszyną pociągu towarowego mógł sprostać swemu zadaniu.

Maszyniście i palaczowi pot kroplisty trwogi wystąpił na czoło. Tak, mimo wszelkich wysiłków trudno było nadać pociągowi tę szybkość, jaką uzyskać powinien był. Ani palenie na śmierć i życie w ognisku, ani utrzymywanie ciągłe tak zwanej pary pospiesznej nie wystarczało. Już do pierwszego przystanku opóźnił się pociąg o dwie minuty. Maszynista wziął sobie za punkt honoru stracony czas nadrobić i przybyć do B. na czas, choćby maszyna miała iść w kawałki. Wszak dotąd uchodził za najdzielniejszego maszynistę. Miałżeby teraz przez podłą starą maszynę utracić honor? Nigdy!

To też, co tylko było w jego mocy, to robił. Manometr wskazywał już najwyższe ciśnienie tak, że nawet wentyle bezpieczeństwa musiał otwierać kilkakrotnie. W oszołomieniu najwyższem spoglądał to na manometr, to znowu na okolicę. Lecz już zdawało się, że szczęśliwie pociąg dojdzie do miejsca przeznaczenia, gdy w tem nagle powstał gwałtowny łomot i para nieprze-

chroni podróżnych i ich mienie przed wypadkami, które mają swe źródło w nieludzkiem fizycznem i duchowem wyczerpaniu sił służby kolejowej.

Jeżeli kongres żąda zniesienia pracy akordowej i usunięcia premij, to bezsprzecznie obchodzi to najbliżej samych robotników, lecz kiedy praca akordowa staje się mordercza w tem znaczeniu, że robotnik sam, wskutek wielkiego wysiłku zabija się, to śmiało powiedzieć można, że wtedy nietylko wchodzi w grę życie i zdrowie robotnika kolejowego, lecz także życie i zdrowie setek a nawet tysięcy podróżnych. Jeżeli dalej kongres żąda, aby z pośród robotników wybierano niezawisłych inspektorów, to ma na myśli nietylko dobro służby kolejowej, lecz także niebezpieczeństwa, jakie zagrażają podróżującej publiczności wskutek prawie zupełnego braku inspekcyi na kolejach. Każde zatem polepszenie bytu kolejarzy ściśle wiąże się z błogiemi skutkami zmniejszania się wypadków kolejowych.

Następnie całym szeregiem uchwał dowiódł kongres, że służba kolejowa uważa się jako część wielkiej armii robotniczej. Interesy całego proletaryatu nabrały na tym zjeździe tego samego znaczenia, co i na innych zjazdach zawodowych. Uchwała w sprawie uroczystości 1-go Maja i żądanie powszechnego, równego i bezpośredniego prawa głosowania dowiodły, że kolejarzom obcym jest kastowy egoizm i to zasklepianie się w swoim zawodzie, które przez zamaskowanych wrogów organizacyi robotniczej chętnie pielęgnowane i zalecane bywają. Powyższemi uchwałami, jak również żądaniem upaństwowienia dróg żelaznych i wszystkich środków komunikacyjnych, wskazał kongres kolejowy wyraźnie i niedwuznacznie drogę, jaką wyzyskiwani w przemyśle kolejowym postępować winni, aby w ustawicznem zetknięciu się z całą masą pracującego ludu upragniony cel osiągnąć mogli.

Obok tych zagadnień, natury ogólno-robotniczej, zastanawiał się jeszcze kongres nad całym szeregiem życzeń kolejarzy. I tak: uregulowanie stosunków awansowych z usunięciem gospodarki protekcyjnej, zaprowadzenie sądu rozjemczego do załatwiania sporów między przedsiębiorcami a funkcyonaryuszami, reformy: ubezpieczenia od wypadków, ubezpieczenia w czasie choroby i funduszu pensyjnego, a jako podstawę każdego postępu ulepszenie organizacyi i popieranie prasy zawodowej — to były sprawy, odnoszące się ściśle do kolejarzy, a uchwały zapadłe będą wskazówką dla organizatorów, jak postępować mają, aby zdala jeszcze stojących pouczyć o tem, co ich boli i czego domagać się trzeba, aby położenie swe poprawić.

Kongres obradował jawnie, a uchwały powzięto w interesie kolejarzy, w interesie całej klasy pracującej i w interesie bezpieczeństwa publicznego w podróży. Administracyi państwa, a szczególnie ministrowi dróg żelaznych, który poprostu znieść nie może anonimowych skarg, a od kolejarzy domaga się jedynie męskiej otwartości, przedstawiono otwarcie i nieustraszenie, czego kolejarze dla dobra swego i dla dobra powszechnego żądają i co przeprowadzić muszą z wolą lub wbrew woli — państwa i innych przedsiębiorstw prywatnych.

---

bitą mgłą osłoniła maszynę. Palacz i maszynista padli bez zmysłów. Lecz palacz tylko na chwilę utracił przytomność. Wnet zerwał się gwałtownie; ocenił sytuacyę. Maszynista leżał omdlały i nie mógł prowadzić maszyny, gdyż w przeciwnym razie byłby dał sygnał niebezpieczeństwa, bez czego pociąg dworski, który ruszył już zapewne z Z., musiał wpaść na linię, na której obecnie znajdował się jeszcze pociąg pospieszny, a którą miał wkrótce opuścić i zderzenie musiało nastąpić. Pomimo rozbicia i poparzenia, oceniając całą ogromną doniosłość niebezpieczeństwa, ostatnim wysiłkiem sił wdrapał się palacz na maszynę. podniósł „reserwirbebel", dał sygnał „Bremsen fest" i zatrzymał pociąg przed krzyżownicą. Wtenczas stracił dopiero przytomność i poparzony, pokrwawiony usunął się na ziemię.

Kiedy w Z. oceniono sytuacyę, w mgnieniu oka odprzężono maszynę i pociąg inną maszyną sprowadzono z linii. Pociąg dworski przejechał bez przeszkody. Palacza oddano w opiekę lekarzowi, który go kazał odwieść do szpitala, skąd po kilku tygodniach zdrów wyszedł. A maszynista? Ten, poparzony gwałtownym wybuchem pary, stoczył się z maszyny na tor. Przechodzący dworski pociąg odciął mu obie nogi. Upływ krwi sprowadził natychmiastową śmierć. Wdowa i troje sierot odprowadziło na cmentarz zwłoki dzielnego człowieka.

A wdzięczność ze strony dyrekcyi ruchu? To niech nam będzie wolno przemilczeć......

Pomimo niesłychanych przeszkód, pomimo że kolej północna odmówiła w zupełności urlopów, a inne koleje częścią tego samego chwyciły się środka, częścią szykanami starały się ubezwładnić kongres, zebrała się przecież poważna liczba delegatów.

Na przedwstępnej konferencyi zdano sprawę z odmówionych i dozwolonych urlopów i omówiono porządek dzienny kongresu. Przewodniczący konferencyi wezwał do licznego udziału na zgromadzeniach, na których robotnicy zaprotestują przeciw odmawianiu urlopów przez dyrekcye kolei państwowych i zamknął konferencyę o pół do 1-szej w nocy.

Nazajutrz w niedzielę d. 22 marca o 3-ciej popołudniu rozpoczęły się obrady kongresu w pięknie i odpowiednio udekorowanej sali restauracyi „pod złotą gruszką". Wśród gości widać było posła Schlesingera, który słuchał z naprężoną uwagą; partyę reprezentowali tow. Schrammel, dr. Ellenbogen i dr. Adler, a komisyę stowarzyszeń zawodowych tow. Hueber.

Galicyę reprezentowało 9 delegatów: Semko (Lwów, warsztaty), Klatt (Lwów. maszyniści), Pazowski (Lwów, konduktorzy), Riel (ogrzewalnia), Daszyński (Kraków i Nowy Sącz, warsztaty), Tatarczuch (Nowy Sącz, Tarnów i Jasło, konduktorzy i ogrzewalnie), Rybarski (Żywiec, palacze, pucerzy i węglarze), Czycz (Przemyśl, warsztaty), i Herman (Stanisławów i Kraków, konduktorzy).

Porządek dzienny kongresu był następujący:
1. Wybór prezydyum.
2. Otwarcie kongresu i sprawozdanie komitetu zwołującego.
3. Ustalenie programu.
4. Sprawozdanie delegatów.
5. Skrócenie dnia pracy.
6. Dzień odpoczynku.
7. Pierwszy maj, a kolejarze.
8. Zniesienie niedzielnych pociągów ciężarowych (wyjąwszy te, które wiozą środki żywności).
9. Zniesienie premij, kilometrowego, godzinowego i pracy akordowej, a zaprowadzenie odpowiedniej rocznej pensyi.
10. Uregulowanie awansów.
11. Zmiana pragmatyki służbowej i zaprowadzenie sądu polubownego, żądanie wydania ustawy o wybieraniu niezależnych inspektorów z pośród służby, [illegible] czuwali nad wy[illegible]nywaniem usta[illegible] [illegible]rządzeń ochronnych. i to w miejsce [illegible] generalnej inspekcyi, przy st[illegible]r. kolejach państwowych.
12. Instytucye humanitarne (zabezpieczenie od wypadków, kasa chorych, kasy prowizyjne i pensyjne).
13. Upaństwowienie kolei i wszelkich środków komunikacyi.
14. Prawo wyborcze.
15. Organizacya.
16. Prasa zawodowa.
17. Oznaczenie, kiedy i gdzie ma się odbyć następny kongres.

Po wyborze prezydyum, do którego weszli tow. Danzin i Kunze, jako przewodniczący, i tow. May i Hermann, jako sekretarze, przywitał tow. Tomschik zgromadzonych wskazując na ogromną doniosłość kongresu i podnosząc niezwykły wzrost organizacyi kolejarzy. „Panom naszym nie jest przyjemnym ten kongres, bo inaczej nie poruszyliby wszelkich sprężyn, by go pogrzebać. Mają przyczynę obawiania się nas, nigdzie bowiem nie panuje taka korupcya, nigdzie nie ma tak strasznych stosunków, jak w naszym zawodzie".

Mowca piętnuje postępowanie ministra kolejowego, który, być może, jest dobrym generałem ale nie ma pojęcia o sprawach kolejowych. Minister przyznaje, że położenie kolejarzy jest złe, ale „komu się nie podoba, ten może sobie iść". Kolejarze jednak z czasem zmuszą ministra z bardziej nowożytnego stanowiska zapatrywać się na interesa robotników i służby kolejowej.

Tow Hueber w imieniu komisyi stowarzyszeń zawodowych wita kongres i wzywa kolejarzy do zachowywania i nadal solidarności z resztą proletaryatu, bo tylko złączeni stanowią niezwalczoną potęgę; tow. Schrammel, zasyłając życzenia partyi socyalno-demokratycznej, spodziewa się, że kolejarze i nadal walczyć będą pod jej sztandarem i obok zawodowej także polityczną organizacyę będą popierać.

Po odczytaniu kilku telegramów i listów gratulacyjnych, przyjęto proponowany porządek dzienny i przystąpiono do dalszego punktu: Sprawozdanie delegatów. Z sprawozdań tych wynika, że wprawdzie organizacya zrobiła olbrzymie postępy, jednak położenie robotników jest nędzne. Czas pracy wynosi nieraz 36 do 48 godzin, poczem następuje nieznaczna pauza. Pragmatyka służbowa jest pełna sprzeczności; jeden z delegatów powiada, że służba kolei południowej umyślnie raz postanowiła trzymać się wszelkich instrukcyj, by je doprowadzić *ad absurdum;* natychmiast też nastały spóźnienia i zastanowienia na całej linii.

W sprawie święcenia 1. maja referował tow. dr. Ellenbogen. Referent przyznaje, że tu sprawa trudniejsza, niż gdzieindziej, przypomina jednak, że w dawniejszych latach w niektórych warsztatach kolei południowej i towarzystwa kolei państwowej strejkowano. Radzi w każdym razie podać o uwolnienie na ten dzień, gdyby zaś to było niemożliwem, odbywać zgromadzenia wieczorem.

Stawia następującą rezolucyę, którą jednogłośnie przyjęto:

„Zważywszy, że żądania kolejarzy są równoznaczne z żądaniami proletaryatu całego świata; zważywszy dalej, że walka, którą proletaryat kolejowy przeciw wyzyskiwaczom i uciskowi prowadzi, może przynieść zwycięstwo tylko przez łączność z całą masą wyzyskiwanego i gnębionego proletaryatu, — uznaje kongres dla zamanifestowania swej solidarności i wspólnych dążeń z międzynarodowym proletaryatem za obowiązek kolejarzy, wszędzie, gdzie tylko stosunki służbowe na to pozwolą, obchodzić międzynarodową uroczystość 1 maja przez zaprzestanie pracy".

Na następnem posiedzeniu d. 23. marca przewodniczył del. Packfrieder; obecnymi byli posłowie Pernerstorfer i Schlesinger. Na porządku dalszy ciąg debaty nad sytuacyą. Służba kolei południowej skarży się na zbyt długi dzień roboczy, szczupłe wynagrodzenie i brak zabezpieczenia na starość. Tak pewien robotnik w magazynie pracuje 24 godzin a potem 3 godziny spoczywa, płaca zaś jego wynosi 90 ct. dziennie. Inny robotnik liczący 75 lat po 43 latach służby dostał jako odczepne 6 złr. miesięcznie pensyi na starość. Pewien kowal w przeciągu 28 lat swej służby doczekał się 10 podwyżek w łącznej wysokości 48 ct. Czeskim kolejarzom wyraził kongres uznanie za niezmordowaną pracę pomimo stanu majątkowego.

Następnie referował del. Wintersberger punkty 6, 7 i 8 porządku dziennego. Wskazał na to, że 24 godzinna a nawet nieraz 36 godzinna i dłuższa praca konduktorów i maszynistów zagraża życiu i egzystencyi nie tylko służby i jej rodziny lecz też bezpieczeństwu podróżującej publiczności. [illegible] nieszczęśliwe [illegible] pochodzą z [illegible] [illegible]pieczony [illegible] [illegible]mo t[illegible] [illegible]szą za to przed sądem.

Potrzeba zatem skrócenia dnia pracy i powiększenia personalu. Kolej państwowa jednak, która innym kolejom przykładem swym przyświecać powinna, nie spełnia tego zadania. 20.000 kolejarzy, znajdujących się w organizacyi i przynajmniej 60.000 innych, którzy z nimi sympatyzują, nie może się ruszyć, bo brutalna przemoc depcze prawo koalicyi, stoi im na zawadzie. Mowca stawia rezolucyę, przez kongres jednomyślnie przyjętą:

„Ponieważ bezpieczeństwo komunikacyi zapewnione być może jedynie skróceniem czasu pracy, żądamy ośmiogodzinnego dnia roboczego, jako formy przejściowej jednak przeciętnego 8-godzinnego dnia roboczego, a to w ten sposób, że najdłuższy ustawowy czas służby u personalu wykonawczego ma wynosić tylko 10 godzin, poczem następuje 20 godzinny odpoczynek. Za czas wykonanej pracy żądamy zawsze podwójnej liczby godzin na odpoczynek. By nie spotkać się z wymówką, że przeszkody techniczne uniemożliwiają skrócenie czasu pracy, upatrujemy w pomnożeniu personalu najskuteczniejszy środek do usunięcia tych przeszkód, dalej żądamy 36 godzinnego nieprzerwanego odpoczynku tygodniowego, zniesienia niedzielnych pociągów ciężarowych z wyjątkiem tych, które wiozą artykuły spożywcze i towary, ulegające szybkiemu zepsuciu".

O zabezpieczeniu od wypadków i o kasach chorych referował dr. Fried, doradca prawny kolejarzy, który wykazał, że dzisiejsza ustawa o zabezpieczeniu robotników gorszą jest od dawniejszej i żąda napowrót obowiązku poręczenia kolei za robotników, nadto przeniesienia administracyi kas chorych w ręce członków tychże. Rezolucya stawiana przez referenta została po krótkiej dyskusyi przyjęta.

Nazajutrz d. 24 marca prezydował towarz. Wintersberger. Tow. Tomschik referował sprawy objęte punktami 9, 10 i 11 porządku dziennego i uprasza o przyjęcie wszystkich rezolucyj, stawianych przez komitet zwołujący.

Kongres jednak wybrał komisyę, z sześciu towarzyszy złożoną, która miała uwzględnić proponowane poprawki i odpowiednio rezolucye zmienić. W ostatecznej redakcyi brzmiały rezolucye te, jak następuje:

1) „Zważywszy, że akord, premie, kilome-

trówki, godzinówki, które mają polepszyć niską płacę robotników, mogą być przez zarząd kolei, ba, nawet poszczególnych bezpośrednich przełożonych samowolnie skracane; zważywszy, że przez tego rodzaju wynagrodzenie wytwarza się korupcya i nadmierny wyzysk służby kolejowej: żądamy zniesienia systemu premij, kilometrówek, godzinówek i akordu i zaprowadzenie porządnej stałej płacy, któraby dozwoliła nawet najniższemu robotnikowi kolejowemu żyć po ludzku. Tak np. minimalna płaca robotnika torowego ustalona być ma na 1 złr. 50 ct., płaca innych kategoryj odpowiednio wyższa, nadto należy tu też uwzględnić stosunki panujące w miejscu zamieszkania dotyczącego robotnika.

„Kobiety, jeżeli wykonują te same czynności, co mężczyźni, mają w ten sam sposób być wynagradzane; z czynności, mogących szkodzić ich organizmowi, powinny zupełnie być wykluczone".

2) „Zważywszy, że dzisiejsze stosunki awansowe są możliwie najgorsze i że torują drogę najobrzydliwszej protekcyi: żądamy, by do pragmatyki służbowej dodano ustęp, któryby jasno i wyraźnie stanowił, że każdy robotnik ma po 20 latach osiągnąć swą najwyższą płacę, wychodząc z założenia, że każdy już przy wstąpieniu do służby otrzymał porządną płacę, która u personalu przy pociągach i maszynach, nie mówiąc o pieniądzach na nocleg, nie może być niższą od 840 złr., a u reszty wynosić ma najmniej 600 złr. rocznie. Każdy robotnik, do jakiejkolwiekby należał kategoryi, ma po prowizorycznym czasie służby przed upływem roku otrzymać stałą posadę.

„Nadto nie wolno dyrekcyom karać robotnika wykluczaniem (pominięciem) od awansu".

3) „Zważywszy, że istniejąca dziś komisya dyscyplinarna, mająca na celu rozstrzyganie sporów między funkcyonaryuszami a zarządami, nie daje nam najmniejszej gwarancyi sprawiedliwości: żądamy utworzenia sądu rozjemczego, złożonego w połowie z przedstawicieli różnych zarządów kolejowych a w połowie z reprezentantów funkcyo- [illegible] przy różnych kolejach i to tak, aby na posiedzenie przedstawiciele tej kategoryi powołani [illegible] do wydania wyroku, do której należy [illegible], lub oskarżyciel z pośród służby. Nadto ma ten [illegible] rozstrzygać w sprawach wy- [illegible] za karę, bez względu [illegible] przepisami pragmatyki służ- [illegible] uzasadnione, jeżeli robotnik od tej kary [illegible] tego sądu [illegible] Przedewszystkiem jednak nie ma [illegible] złonkiem jakiegokolwiek zarządu kolejowego. Nie ma on prawa głosu. Przeciw wyrokowi sądu nie ma odwołania. Posiedzenia sądu rozjemczego są jawne".

4) „Zważywszy, że służba kolejowa nie ma władzy, któraby czuwała nad tem, aby zarządy kokolejowe, względnie ich organa przestrzegały istniejących instrukcyj i ustawowego czasu pracy, zaś generalna inspekcya nie odpowiada swemu zadaniu i dlatego nie ma dla służby najmniejszego znaczenia: żądamy wydania ustawy, nakazującej wybierać z pośród służby i przez służbę, na koszt zarządów kolejowych przez wolne, tajne i bezpośrednie głosowanie niezależnych inspektorów, mających czuwać nad tem, by instrukcye, przepisy ustawowe i t. d. ku ochronie robotników i bezpieczeństwu komunikacyi były przestrzegane i wypełniane przez zarządy kolejowe. Inspektorzy ci mają także prawo egzekutywy, tj. prawo natychmiastowego usunięcia nadużyć. Może przeciw temu być przez zarząd kolejowy wniesione zażalenie przed sąd polubowny, co jednak nie wstrzymuje zarządzeń inspektora. Każde przekroczenie tych przepisów ma być karane aresztem".

5) „Nie łudząc się wcale wartością dzisiejszego, klasowego państwa, którego potęgę wyzyskują klasy panujące na niekorzyść proletaryatu, to jednak zważywszy, że zmiana gospodarki prywatnej w państwową oznacza postęp ekonomiczny; że upaństwowienie środków komunikacyi usunie wymówkę zarządu kolei państwowych, że płac robotniczych ze względu na konkurencyę nie może podwyższyć; że gospodarka państwowa o wiele więcej przyczyni się do ogólnego kulturalnego i ekonomicznego rozwoju, niż gospodarka prywatna, bo w miejsce interesu prywatnego pojedynczych akcyonaryuszy, stawia interes ogółu; że wreszcie to, co się dzieje w zarządach państwowych, podlega bezpośredniej kontroli przedstawicieli ludu w parlamencie i w ten sposób skuteczniej oprzeć się możne nadużyciom kapitalistycznym wobec personalu: żądają robotnicy kolejowi upaństwowienia kolei i innych środków komunikacyi.

„6) „Zważywszy, że interesa proletaryatu zastępywane być mogą uczciwie a więc bezstronnie, i uczciwie jedynie przez przedstawicieli proletaryatu, że parlament dzisiejszy jest jedynie reprezentacyą interesów klas posiadających i że każdy system kuryalny jest sfałszowaniem woli ludu, żądają robotnicy kolejowi: powszechnego równego i bezpośredniego prawa głosowania dla wszystkich obywateli państwa bez różnicy płci od 21 roku życia".

Rezolucye te przedstawiła komisya kongresowi, a po przemowie tow. Tomschika przyjęto je w formie przez komisyę opracowanej.

Na posiedzeniu popołudniowem referował tow. dr. Ingwer punkt 12 porządku dziennego, omawiając stosunek kolejowy do różnych instytucyj humanitarnych, które utrzymując się z krwawego grosza robotniczego, zamiast dopomódz robotnikom, jeszcze ich wyzyskują. Mowca upraszа o przyjęcie następującej rezolucyi:

„Zważywszy, że zabezpieczenie na starość i na wypadek kalectwa jest socyalną powinnością państwa, domaga się kongres zabezpieczenia tego od państwa i równoczesnego rozwiązania istniejących dotąd przy kolejach funduszów prowizyjnych i pensyjnych, o zwrot kolejarzom uiszczonych tamże wkładek wraz z pięcioprocentowemi odsetkami i o przestrzeganie praw członków. Jak długo się to jednak nie stanie, żąda kongres w uwzględnieniu, że się nie godzi na źle płatnych robotników nakładać jeszcze ciężary zabezpieczeń, by wkładki do tych instytucyj płaciły jedynie i wyłącznie zarządy kolejowe. Zważywszy dalej, że praca kolejowa jest w najwyższym stopniu wyczerpująca i niebezpieczna, że robotnicy lada chwila śmierć ponieść mogą lub stać się kalekami, żąda kongres, by każdy kolejarz po 20 latach służby, choćby był zdolny do pracy, miał prawo do całej pensyi, któraby się równała jego płacy i wogóle jego zarobkowi; żąda, aby każdemu kolejarzowi, czy dobrowolnie wystąpi ze służby, czy nie, przyznano pensyę odpowiednią do czasu służby.

Zważywszy, że rentę od wypadków uważać należy jako odszkodowanie za utratę zdrowia, że więc nie pozostaje ona w żadnej łączności z prawem kolejarzy do prowizyi, protestuje kongres przeciw jakiemukolwiek ograniczeniu korzystania z prowizyi, jak się to dzieje np. przy c. k. kolejach państwowych, kolei północnej itd.

Zważywszy dalej, że wdowy i sieroty po kolejarzach powinno się strzedz przed nędzą i biedą, że szczególnie dzieci powinny być wychowane na użytecznych członków społeczeństwa: domaga się kongres dla wdów 50% prowizyi, którą pobierał jej mąż lub którąby był pobierał w razie [illegible] wania się i to bez względu na to, jak była długa [illegible] zmarłego, do jakiej tenże należał kategoryi, czy pobierał stałą czy dzienną płacę, i bez względu na to, o ile lat od niej był starszym lub młodszym; dla dzieci bez względu na to czy są ślubne czy nie, żąda kongres 25%, a gdyby matka nie żyła, 40% prowizyi, którą matka pobierała lub ewentualnie miała prawo pobierać.

Wreszcie domaga się kongres jak najdalej sięgającego wpływu kolejarzy na zarząd instytucyj prowizyjnych i pensyjnych i protestuje przeciw mianowaniu prezesów tych instytucyj lub wydziałowych przez dyrekcyę generalną, żądając, by cały wydział wybierali kolejarze przez równe i tajne głosowanie".

Tow. Reuman omawiał następnie sprawę kolejowych kas chorych, które są najszkodliwszym rodzajem kas chorych. Mowca stawia następującą rezolucyę:

„Kongres oświadcza: Kasy chorych dla kolejarzy są to instytucye, w których nie przestrzega się interesów przymusowo zapisanych kolejarzy. Statuta ich odbierają członkom cenne prawo zarządu i zabraniają im wglądnąć w stan kasy.

Kolejowe kasy chorych nie są korzystne dla robotników w razie dłuższego braku pracy, bo prawa członka gasną po sześciu tygodniach, a robotnik, któryby po tym czasie zachorował, popada w ostateczną nędzę.

Kolejowe kasy chorych ograniczają w wysokim stopniu swobodę przesiedlania się, i dlatego oświadcza się kongres, zarówno jak robotnicy innych zawodów, za zniesieniem kas chorych.

Na teraz jednak domaga się kongres, by kierownictwo temiż kasami przeszło w zupełności w ręce członków, by dyrekcya nie miała najmniejszego prawa obsadzać choćby część wydziału i mianować przewodniczącego, lecz by sami członkowie kasy zupełnie swobodnie wybrali wszystkich członków wydziału i prezesa. Tenże wydział przez robotników wybrany ma jedyne prawo do przyjmowania i wydalania wszystkich lekarzy; lekarz zaś kasy chorych nie może być zarazem lekarzem kolejowym, pozostającym w usługach zarządu kolejowego (chyba, że w dotyczącym rejonie mieszka tylko jeden lekarz), lecz zarząd do swych potrzeb własnych powinien sobie brać i płacić lekarzy".

Przy punkcie „prasa zawodowa" żąda tow. Daszyński założenia pisma dla kolejarzy w języku polskim, a dr. Ellenbogen stawia następującą rezolucyę:

„Zważywszy, że „Eisenbahner", centralny organ austryackich kolejarzy, energicznie zastępuje interesy robotników i służby kolejowej,

że redakcya z powodu braku miejsca nie była w stanie natychmiast umieszczać ważnych artykułów sprawozdań i t. d.,

że czeski i polski organ jest wobec dzisiejszego rozwoju organizacyi w Galicyi, Czechach i Morawach niezbędnie potrzebny; oświadcza kongres, że

1) zgadza się ze stanowiskiem pisma;

2) wyraża życzenie, by „Eisenbahner" wychodził cztery razy miesięcznie, względnie co ośm dni, a prócz tego miesięczny dodatek, gdzieby się mieściły wszystkie sprawozdania ze zgromadzeń;

3) związek i poszczególne organizacye dotyczące powinny jak najprędzej przystąpić do założenia polskiego i czeskiego pisma zawodowego, a towarzysze mają obowiązek do założenia i utrzymania tych pism, o ile istniejące środki nie wystarczą, przyczynić się przez zbieranie na fundusz i rozszerzanie tych pism, jakoteż mają obowiązek rozszerzać „Eisenbahnera" i słoweńskie pismo zawodowe „Delavec".

Tow. Endler wzywa do agitacyi śród żon robotniczych i to przez pismo „Arbeiterinnenzeitung". Następnie rezolucyę jednogłośnie przyjęto.

Do punktu 15 „organizacya" stawia tow. Tomschik następującą rezolucyę:

„Zważywszy, że dzisiejsza organizacya, mianowicie centralizacya w formie związku dobre wydała skutki i że przeto nie potrzeba jeszcze żadnej zmiany tejże,

zważywszy dalej, że poszczególne mniejsze organizacye nie zawsze ze względów finansowych mogą tak prowadzić agitacyę, jakby tego było potrzeba i że pomoc prawna, podzielona przez organizacyę, pochłania wiele kosztów,

oświadcza się kongres w interesie całej organizacyi za zcentralizowaniem agitacyi i pomocy prawnej i za utworzeniem w tym celu do związku sekretaryatu, oddzielnego od redakcyi pisma „Eisenbahner".

Wreszcie zabrał głos poseł Pernerstorfer i w pięknej mowie winszował zebranym rozwoju organizacyi, zachęcając do wytrwania i pójścia tą drogą z resztą proletaryatu.

Po [illegible] przemówień końcowych, jak również po [illegible] decydowaniu Pragi, jako miejsca najbliższego kongresu, zamknął przewodniczący obrady tegoż.

Wieczór odbył się komers, na którym obecny był także p. Pernerstorfer. Mowę uroczystościową wygłosił tow. Tomschik.

PRZEGLĄD.

Kolejarze u ministra. Dyrekcye kolei państwowych chciały uniemożliwić odbycie się kongresu kolejarzy we Wiedniu i nie udzieliły większości delegatów urlopu. Wobec tego udał się komitet zwołujący ten kongres wraz z posłem Pernerstorferem w przeddzień kongresu do ministra kolei Guttenberga, celem zapobieżenia tym nadużyciom ze strony dyrekcyj. Tow. Tomschik przedstawił sprawę ministrowi, wskazując na to, że dyrekcye podawały za dowód odmowy urlopów „względy służbowe", choć koledzy delegatów zobowiązali się zastąpić ich w służbie przez czas kongresu; zaznaczył nadto, że kongres ma zbadać życzenia kolejarzy i że jawne działanie tychże powinno być ministerstwu pożądane. Minister odpowiedział na to, że on „ani nie chce, ani nie może wpływać na dyrekcye ruchu, żeby użyczyły urlopów, a zwłaszcza nie w drodze telegraficznej, gdyż nie wywierał wcale wpływu na odmowy urlopów". Nie pomogły dalsze przedstawienia tow. Tomschika, Wintersbergera i posła Pernerstorfera. W ciągu rozmowy wyszło tylko na jaw, że organizacya kolejarzy nie podoba się p. ministrowi, który na wzmiankę o dzisiejszem położeniu kolejarzy, odparł: „Komu się nie podoba służba przy kolei, ten może z niej wystąpić". Tow. Tomschik i Wintersberger zaznaczyli następnie, że organizacya nie ma na celu rozluźnienia rozumnej dyscypliny służbowej, ale zwalczanie samowoli dyrekcyj ruchu i panującego po prostu niewolnictwa. Wreszcie zdecydował się minister Guttenberg pomówić z hr. Badenim w sprawie urlopów. Hr. Badeni i minister Guttenberg upoważnili następnie posła Pernerstorfera do oświadczenia komitetowi imieniem rządu, że rząd nie zajmuje wrogiego stanowiska wobec kongresu i że minister kolei wcale nie wpływał na dyrekcye, żeby odmawiały delegatom urlopów ze względów na kongres.

Trzy protestujące zgromadzenia urządziła partya socyalno-demokratyczna w Wiedniu z powodu odmówienia urlopów na kongres. Zgroma-

dzenia odbyły się w sam dzień otwarcia kongresu, na których uchwalono jednogłośnie następującą rezolucyę:

Zważywszy, że poszczególne dyrekcye c. k. kolei państwowych, austr. kolei północno-zachodniej i państw. towarzystwa kolejowego w wielkiej ilości, a kolei północnej cesarza Ferdynanda zupełnie odmówiły urlopów delegatom na I-szy Zjazd kolejarzy austryackich, w czem wyraźnie widać zamach na prawa, zagwarantowane ustawą zasadniczą, protestuje zgromadzenie dzisiejsze stanowczo przeciwko temu ograniczeniu prawa stowarzyszania i zgromadzania się austryackich funkcyonaryuszów kolejowych i oświadcza, że cały proletaryat austryacki w tej dla jego interesów tak żywotnej kwestyi solidaryzuje się zupełnie z kolejarzami.

Cieszcie się kolejarze! Założono w Tarnowie dla waszego szczęścia „bractwo kolejowe“, sprawiono chorągiew, którą uroczyście zaniesiono do kościoła, poświęcono, powbijano mnóstwo gwoździ i wreszcie zostawiono na tacy przeszło sto guldenów dla robotników kolejowych. Na zakończenie zaś tej uroczystości zjedzono wyborny obiad u ks. biskupa Łobosa i wypito mnóstwo butelek doskonałego wina.

Czytając olbrzymi opis tej uroczystości w krakowskim „Czasie“, sądziliśmy, że staruszek zwaryował, tyle z tego powodu u niego radości i tryumfu. Z „Czasu“ też dowiadujemy się, że „mocno zachrypniętego“ biskupa zastąpił w kościele ks. Leśniak, któremu wyrwało się niebacznie coś, czegoby nie chciał powiedzieć, mianowicie przyznał, że „ciężką jest służba personalu kolejowego, nie zna on wypoczynku jak tylko tyle, aby strudzone ciało snem krótkim (bardzo krótkim) pokrzepić, nie zna niedzieli i święta“ itd., w końcu polecił ich jako „narażonych na liczne niebezpieczeństwa, połączone z ich zawodem, opiece Matki Boskiej“.

Właściwa uroczystość rozpoczęła się dopiero u ks. biskuba, który widocznie już „niezachrypnięty“, wygłosił tyle mówek i wzniósł tyle toastów, podkadzając przytem różne znakomitości tarnowskie, że od tego samego można by dostać zawrotu głowy. W armii np. widzi wojowniczy ks. biskup dzielnych obrońców od nieprzyjaciół zewnętrznych i w e w n ę t r z n y c h. Krakowską dyrekcyę ruchu wyszczególnił za „pieczołowitość, jaką otacza swoich podwładnych w celu ulżenia im losu, czego dowodem, że p. dyrektor Kolosvary przybył na uroczystość poświęcenia sztandaru“(!) P. Kolosvary podziękował za uznanie i prosił ks. biskupa i nadal o opiekę nad kolejarzami, bo — jak powiada „Czas“ — pod jego egidą walka z żywiołami wywrotu musi prowadzić do zwycięstwa!“

Czyż może być bardziej wzruszający obrazek?....

Pijatyką więc i toastami lub poświęceniem sztandaru ma się usunąć straszne stosunki wśród kolejarzy i polepszyć ich nieszczęśliwą dolę. Zaiste, zaciskać trzeba zęby na podobną „opiekę“, która byłaby zdolną nawet najbardziej ciemnemu otworzyć oczy i najobojętniejszego poruszyć. Kolejarze tarnowscy dowiodą, że umią i chcą ratować swą godność robotniczą, że nie pozwolą natrząsać się z siebie podobnemi widowiskami. Jedyny sposób rzetelnej poprawy ich smutnych stosunków jest przystąpienie do organizacyi ogólno-austryackiej przez założenie filii stowarzyszenia. Tam znaleść się powinni jak najprędzej.

Z obawy, aby lekceważeni francuscy funkcyonaryusze kolejowi przez zarządy kolejowe nie użyli ostatecznej swej broni — strejku, postanowił senat francuski wydać ustawę wyjątkową, zabraniającą kolejarzom prawo stowarzyszania się i strejku, chcąc tym sposobem pozbawić ich środka obrony przeciw zuchwałej samowoli kapitalistów. Bezwstydny projekt wniosło w senacie trzech obrońców pełnego worka, pp. Trarieux, Merlin i Cordelet. Niema jednak obawy, aby podobny projekt uzyskał większość w Izbie deputowanych.

Kolejarze francuscy, znakomicie zorganizowani, zaprotestowali jak jeden mąż przeciw jakiemukolwiek ukróceniu swych praw, a zwołując wiec w tej sprawie, z porządkiem dziennym „prawo strejku“, wystosowali następującą odezwę:

„Towarzysze! Prawo naszej zawodowej organizacyi zagrożone! Pod pozorem „patryotyzmu“ usiłował senat dać nam wotum nieufności. Zdeklarowany wróg postępu, obrońca kapitalistycznych przywilei, wyjął nas z pod prawa na żądanie zarządów kolejowych, które w roku 1870 spekulowały na klęskę Francyi. Nie ulega wątpliwości, że Izba deputowanych odrzuci wniosek senatu, obowiązkiem jednak naszym jest czuwać i być gotowymi przeciw wszelkim bezprawnym zamachom naszych wrogów!

„Kapitalistyczne towarzystwa, którym udało się przeprowadzenie podstępnych i chytrych układów senatu z zarządami kolejowemi, dość mają jeszcze pieniędzy, aby przekupstwem podkopać naszą organizacyę. Wyczekiwać spokojnie z założonemi rękami niepewnej przyszłości byłoby lekkomyślnością z naszej strony. Ojcowie nasi przelewali kilkakrotnie swą krew w rewolucyach, by nam nieco wolności wywalczyć. Obowiązkiem naszym jest wolność tę powiększyć, nigdy zaś nie zezwolić na jej uszczuplenie.

„Pamiętajcie, że nietylko wasz zawód jest zagrożony, lecz cały proletaryat;

„Towarzysze! Zaprotestujmy solidarnie przeciw zamachom reakcyjnego senatu. W obronie naszych praw okażmy się stanowczymi i nieustraszonymi. Niechaj wszyscy kolejarze, którym dobro własnej sprawy i najcenniejsze prawo stowarzyszania się leży na sercu, staną jak jeden mąż na wiecu w Tivoli!

Centralny komitet kolejarzy.“

Na wiecu, odbytym d. 1 marca uchwalono uroczysty protest przeciw uchwale senatu, z tem jednak nadmienieniem, że w razie wybuchu wojny podczas strejku wszyscy kolejarze zaprzestaną bezrobocie.

Pod pręgierz.

Kraków. Oddawna wszystkim znany jest prawie krańcowy wyzysk szczególnie przy kolei państwowej w Krakowie. Na dowód niech posłuży następujący przykład: Jan G a l a s, wstąpiwszy jako czeladnik kowalski jeszcze w r. 1862 do służby kolejowej w Krakowie (wówczas kolej Karola Ludwika), pracował przeszło lat 33. Płacę pobierał 1 złr. 80 ct. dziennie, a obok tego zarabiał na akord, t. zn. zwyżka wynosiła połowę pensyi. Ciężka praca kowalska podkopała w wysokim stopniu zdrowie jego i wzrok — skutkiem tego usunięto go od ognia, odbarto go z dotychczasowej pensyi o 70 ct. dziennie i przydzielono go do partyi pomocników warsztatowych. Każdy sądziłby, że miał tam pracę lżejszą; przeciwnie, musiał tam jeszcze więcej pracować, a w dodatku natrafił na werkmistrza Jakubowskiego, który, jak dzikie zwierzę, pastwił się nad biednym Galasem. Mile widziany i protegowany Jakubowski dokazał wreszcie swego. Galas z nadmiernego wysiłku podkopał swoje siły do tego stopnia, że musiał pójść do szpitala, gdzie 18 b. m. umarł. Słuchajcie jednak, co dalej. W myśl przepisu przeznacza się w takich wypadkach zwykle 12 pracowników na pogrzeb. Ale i tu przemógł system oszczędnościowy i naczelnik Jarocki przeznaczył tylko 6 ludzi. W porę będzie przypomnieć, jak to ci „w górze“ urządzają sobie pogrzeby. Zmarłemu przed dwoma laty inspektorowi Słonińskiemu wyruszyła cała służba kolejowa, a na przechodzący kondukt oczekiwały maszyny krepą odziane i cały dworzec był przystrojony. W tenczas znajdzie się czasu dość choćby i na paradę. Inna rzecz z robotnikiem.

Wdowa po zmarłym Galasie, kobieta stara, dostała dotychczas 30 złr. i — trumnę. Oczekujemy niecierpliwie na wynik, jaką też pensyę dostanie? Zapytujemy się zaś dlatego z taką ciekawością, ponieważ wiemy, że wdowa po Janie Janaszu, zmarłym w tym roku, który służył 23 lata, mimo dwukrotnego podania o pensyę, dotychczas dostała — 20 złr. na pogrzeb.

Oto jest smutny obraz stosunków kolejowych.

Za 33 lat krwawej pracy płaci się biednej wdowie 30 złr. na pogrzeb. — Hyeny!...

Kraków. Nigdzie może tak wstrętne nie panują stosunki, jak w kolejowej kasie chorych — lekarzom tychże zdaje się, że są głównie dla ich ozdoby. Ludzie ci w postępowaniu robią wrażenie, jakby nigdy nie mieli nic wspólnego z inteligencyą. Świeci przykładem w podobnych wypadkach młody, bardzo młody lekarz dr. Z o l l, który, ma być podobno „ein Protektionskind“. Przybyły dnia 24 marca z Przemyśla do Krakowa pociągiem Nr. 5 maszynista Małek zachorował nagle i nad ranem o godz. 3 posłał po dra Zolla, który jednakże oświadczył, że iść nie może, bo jest zmęczony podróżą z Wiednia. Chory musiał naturalnie powracać do Przemyśla, aby tam znaleźć pomoc lekarską.

Miły lekarz, płacony pieniędzmi robotnika!...

Nowy Sącz. Jeszcze za czasów Ekscelencyi Bilińskiego, który uszczęśliwiał nas aż do zbytku... paragrafami, podczas lustracyi tegoż, wystąpili tutejsi robotnicy warsztatów kolejowych z prośbą urządzenia łaźni dla całego personalu, t. j. dla warsztatu, ogrzewalni i służby kolejowej.

Nie da się zaprzeczyć, choćby ze względów hygienicznych, że żądanie to było najzupełniej uzasadnionem i słusznem, tembardziej, iż Nowy Sącz na 18.000 mieszkańców, oprócz izraelickiej, posiada zaledwie jednę, co dopiero po spaleniu odbudowaną łaźnię, z której robotnik, pobierający nader niską płacę i obarczony liczną rodziną nie może bodaj dwa razy na miesiąc korzystać. Mając do czynienia z prochem, kurzem, oliwą i różnemi smarowidłami, potrzebujemy jej więcej, niż ktokolwiek, bo z zanieczyszczenia skóry narażeni jesteśmy na różnego rodzaju choroby.

Na nic jednak wszelkie argumenty i perswazye, na nic nagląca potrzeba dla zdrowia naszego — nam pozostała jedynie „obietnica“!....

Jest wprawdzie urządzona z komfortem łaźnia w warsztatach, lecz na uwagę jednego z robotników, że „będą mieli z niej wygodę“ — młody werkmistrz (?) Słojowski odpowiedział: „ee... to przecież nie dla ludzi“ (?), a jednak pomimo tak stanowczego zaprzeczenia, nie możemy uwierzyć, by co innego mogło się kąpać; owszem, spodziewamy się, choćby za pewną opłatą, korzystać z niej tymczasowo, a w tym wypadku byłaby „dla ludzi“. W każdym razie, nauczeni doświadczeniem i wyleczeni z wszelkich iluzyj, chcemy korzystać z rozporządzenia p. ministra Guttenberga, i przedstawiamy mu sprawę naszą „otwarcie“ i „szczerze“, od niej bowiem zawisło zdrowie kilkuset ludzi. Czynimy to zaś z tem silnem przekonaniem, że p. minister, jako człowiek wojskowy, rozkaże sprawę tę załatwić w sposób bardziej odpowiadający jego stanowisku, niż to miało miejsce przy udzielaniu urlopów na kongres kolejowy w Wiedniu. A więc oczekujemy....

Rzeszów. Dziwny tutaj panuje porządek w ogrzewalni. Wszędzie na stacyach, gdzie panuje większy ruch, są t. zw. starsi palacze po to, aby przygotowywali maszyny, przeznaczone do odjazdu. Przygotowanie takie wymaga conajmniej 4 godzin czasu. U nas tu jest inaczej. Funkcye te pełnić muszą palacze. Czas jednak tego przygotowania nie liczy się wcale, a ponieważ szybuje się godzin 12, więc dla palacza czas pracy wynosi 17 godzin! Dodać trzeba, że pory obiadowej przy szybowaniu wcale nie ma, trzeba sobie samemu przynieść odrazu coś do zjedzenia i wyrywkami się z tem załatwić. Zdarza się jednak, że palacz jest kawalerem, jak w tym wypadku. Z pozwolenia maszynisty udał się palacz do restauracyi, by sobie kupić coś do zjedzenia, lecz w powrocie spotkał go naczelnik ogrzewalni i skazał za oddalenie się z maszyny na karę jednego guldena, maszynistę zaś na 2 guldeny, pomimo, że przez ten czas palacz był zastąpiony „szyberem“. Wskutek donosu „werkführera“ dołożył biednemu palaczowi jeszcze drugą karę w kwocie 1 złr. za dawne spóźnienie dziesięciominutowe. Jak jednak i tu rozpanoszył się system protekcyjny. W pomienionej ogrzewalni palaczem jest syn „werkführera“, który przychodzi, kiedy mu się podoba, pucerzy bowiem za niego wszystko zrobić muszą — w niedzielę zaś i w święta nie zdarzy się nigdy młodzieńcowi, aby maszyna jego była w ruchu. Takie to skutki systemu protekcyjnego, a co najwięcej systemu dowolnego ściągania kar, które z nas do reszty krew wy[illegible]

Z organizacyj.

Kraków. W tutejszem stowarzyszeniu kolejarzy składał tow. D a s z y ń s k i, jako delegat, sprawozdanie z I kongresu kolejowego w Wiedniu, jaki się odbył w marcu b. r. Po przedstawieniu wszystkich na kongresie zapadłych uchwał, postanowiło zgromadzenie rozpocząć silną agitacyę ku wprowadzeniu ich w życie, oraz starać się energicznie o wciąganie jak największej liczby członków do organizacyi kolejarzy.

Przewodniczący wezwał w końcu zgromadzonych do święcenia 1 maja przynajmniej przez udział w wieczornej zabawie ludowej, w razie, gdyby się nie dało wywalczyć pół dnia wolnego.

Na tem zgromadzenie zakończono.

Przemyśl. Dnia 26 b. m. w niedzielę o godz. 3 popołudniu odbyło się pierwsze zgromadzenie „koła miejscowego kolejarzy“ przemyskich w wielkiej sali „Gwiazdy“. Obszerniejsze sprawozdanie pomieścimy w następnym numerze.

Cieszymy się serdecznie z utworzenia nowej grupy, której życzymy pomyślnego rozwoju.

KOMUNIKATY.

Sprawozdanie nasze z obrad kongresu podajemy w streszczeniu dlatego, ponieważ w najkrótszym czasie wyjdzie z druku w polskim języku dokładny, stenograficzny

Protokół

z I. austr. kongresu kolejarzy w Wiedniu.

Cena egzemplarza będzie możliwie najniższą, aby się mogła znaleźć w ręku każdego, choćby najuboższego kolejarza.

Zamawiać można już teraz w Administracyi „Kurjera Kolejowego“, ul. Floryańska, l. 35, I-sze piętro.

Redakcya.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Serkowski.